greinilega fram í stöfum, sem hún tilgreinir nánar í 9 töluliðum í álitsgerðinni.

Í beiðni rannsóknarlögreglunnar um gæsluvarðhald segir, að rannsókn málsins sé á byrjunarstigi. Eftir sé að kanna m. a. fjárreiður kærða og ýmisleg atriði í skýrslu hans, svo sem sölu á húsgögnum o. fl. Þá muni tæknideild rannsóknarlögreglunnar eiga mikið starf eftir við rannsókn tékka þeirra, sem mál þetta er sprottið af.

Samkvæmt því, sem að framan greinir, þykir vera fram komin rökstuddur grunur um, að kærði kunni að eiga þátt í fölsun og notkun framangreindra tékka. Þykir mega fallast á kröfu rannsóknarlögreglunnar með tilvísan til 1. tl. 1. mgr. 67. gr. laga nr. 74/1974, að kærði skuli sæta gæsluvarðhaldi til 19 þ. m., enda samrýmist það 65. gr. stjórnarskrárinnar.

Úrskurðarorð:

Kærði, Jóhann Jóhannsson, sæti gæsluvarðhaldi til 19. mars nk.

Þriðjudaginn 11. mars 1980.

Nr. 95/1977. **Kristján Guðmundsson**
(Logi Guðbrandsson hrl.)
gegn
Stykkishólmshreppi
Skipasmíðastöðinni Skipavík h/f og
(Skúli J. Pálsson hrl.)
samgönguráðherra f. h. samgönguráðuneytisins
(Kristinn Gunnarsson hrl.).

Samningar. Stjórnsýsla. Vanhæfi stjórnvalds. Sératkvæði.

Dómur Hæstaréttar.

Mál þetta dæma hæstaréttardómararnir Björn Sveinbjörnsson, Magnús Þ. Torfason, Sigurgeir Jónsson og Þór Vilhjálmsson og Gunnar G. Schram prófessor.

Áfrýjandi skaut máli þessu til Hæstaréttar 20. júní 1977. Hann hafði upphaflega áfrýjað málinu með stefnu 31. janúar það ár, að fengnu áfrýjunarleyfi 18. s. m. Útivistardómur gekk í því máli 1. júní 1977, en ný áfrýjunarstefna var gefin út fyrrnefndan dag með heimild í 36. gr. laga nr. 75/1973. Dómkröfur áfrýjanda eru, að „leigusamningi, dags. 9. júní 1971, á milli hreppsnefndar Stykkishólmshrepps og Skipasmíðastöðvarinnar Skipavíkur h/f um leigu á báðum dráttarbrautum Stykkkishólmshrepps verði rift og ákvörðun samgönguráðuneytisins í bréfi, dags. 16. júní 1971, um samþykki leigusamnings verði ógilt og að hreppsnefnd Stykkishólmshrepps verði gert skylt að veita áfrýjanda afnot af dráttarbrautum hreppsins. Þá krefst áfrýjandi málskostnaðar in solidum úr hendi stefndu í héraði og fyrir Hæstarétti eftir mati Hæstaréttar".

Stykkishólmshreppur og Skipasmíðastöðin Skipavík h/f krefjast staðfestingar hins áfrýjaða dóms og málskostnaðar fyrir Hæstarétti. Samgönguráðherra krefst þess, að hinn áfrýjaði dómur verði staðfestur og málskostnaður fyrir Hæstarétti látinn falla niður.

Samgönguráðuneytið setti það skilyrði 16. júní 1971, þegar það staðfesti leigusamninginn, að í hann væri tekið ákvæði um varnarþing í Reykjavík. Verður á því byggt, að þetta ákvæði hafi orðið hluti samningsins.

Ekki var áfrýjandi aðili samnings þess, sem mál þetta snýst um, en honum er heimilt að fá með dómi úr því skorið, hvort hann eigi rétt, sem gangi framar ákvæðum samningsins.

Áfrýjandi styður kröfur sínar þeim rökum í fyrsta lagi, að fyrir liggi loforð af hálfu Stykkishólmshrepps þess efnis, að áfrýjandi héldi afnotum af dráttarbraut hreppsins. Af þeim ástæðum, sem greindar eru í upphafi IV. kafla hins áfrýjaða dóms, verður ekki á þetta fallist.

Þá byggir áfrýjandi kröfur sínar á því, að óheimilt hafi verið að leigja dráttarbrautir hreppsins með þeim hætti sem gert var með samningnum 9. júní 1971. Af 16. gr. hafnalaga

nr. 48/1967 verður ótvírætt ráðið, að sveitarstjórnir, sem hafa umráð slíkra mannvirkja, megi leigja þau aðiljum, sem einir hafi afnot þeirra á leigutímanum. Engin ákvæði, sem að þessu lúta, eru í hafnarreglugerð fyrir Stykkishólm nr. 152/1970. Verður því fallist á það með héraðsdómara, að þessi röksemd áfrýjanda sé ekki tæk.

Áfrýjandi ber þessu næst fyrir sig, eins og greinir í héraðsdómi, að við undirbúning samningsins, sem gerður var 9. júní 1971, eftir að hreppsnefnd hafði gert ályktun 15. desember 1970, hafi verið lagt hart að sér að ganga til samvinnu við stefnda Skipasmíðastöðina Skipavík h/f og hafi þetta, samþykkt hreppsnefndarinnar og samningsgerðin sjálf falið í sér þvingun, sem stefnt hafi að því að gera honum ókleift að stunda atvinnurekstur sinn. Sé þetta ólögmæt valdníðsla, sem leiða eigi til þess, að dómkröfur hans beri að taka til greina. Áfrýjandi hefur ekki fært fullnægjandi rök fyrir þessu, og verður af þeim sökum ekki á því byggt.

Loks byggir áfrýjandi á því, að menn, sem tóku þátt í hreppsnefndarfundinum 15. desember 1979, hafi verið vanhæfir til að hafa innan hreppsnefndarinnar afskipti af leigusamningnum, er mál þetta snýst um.

Meðal gagna máls er ljósrit úr fundargerðabók hreppsnefndar Stykkishólmshrepps af fundargerð 15. desember 1970. Segir þar um leigusamninginn við Skipasmíðastöðina Skipavík h/f:

„1) Oddviti gerði stuttlega grein fyrir viðhorfum varðandi leigusamning, sem fyrir liggur. Oddviti vék af fundi og varaoddviti Kristinn B. Gíslason tók við fundarstjórn, en Ólafur Guðmundsson tók sæti Ágústar Bjartmarz.

Ól. Guðmundsson tók til máls og taldi samninginn heldur hagstæðan hreppsfélaginu og benti á nauðsyn þess, að skipasmíðar í Stykkishólmi dragist ekki saman.

Þorvarður Guðmundsson gat þess, að hafnarnefnd hefði unnið að miklu leyti að fyrirliggjandi samningi, ræddi síðan aðstöðu til skipasmíða og kvað hana ekki góða. Síðan vék Þorvarður af fundi, og sæti hans tók Helgi Eiríksson.

Ásgeir Ágústsson tók til máls og hélt því fram, að óhagstætt væri fyrir hreppinn að gera nefndan leigusamning.

Jón Magnússon ræddi nokkuð tekjumöguleika dráttarbrautanna í framtíðinni og benti á, að þar gætu orðið sveiflur á.

Fleiri tóku til máls og ræddu málið frá ýmsum hliðum. Ásgeir Ág. taldi ekki óeðlilegt, að hreppurinn fengi 90% af öllum brautargjöldum. Gerði Ásgeir þetta að tillögu sinni, og var hún borin undir atkvæði. Þetta er breytingatillaga við 3ja lið leigusamningsins. Tillagan felld með 6 atkv. gegn einu.

Síðan var samningurinn borinn undir atkv. og samþykktur með 6 atkv. gegn einu."

Fyrir Hæstarétti er komið fram, að Ólafur Guðmundsson, sem tók sæti Ágústs Bjartmarz á hreppsnefndarfundinum, átti einungis 5.000 króna hlut í Skipasmíðastöðinni Skipavík h/f. Verður ekki talið, að hlutafjáreign hans eða hreppsnefndarmanna Einars Karlssonar, Helga Eiríkssonar og Kristins B. Gíslasonar í skipasmíðastöðinni hafi verið að því marki, að samþykkt hreppsnefndar um gerð leigusamnings við skipasmíðastöðina um dráttarbrautir hreppsins verði metin ógild af þeim sökum, að þessir hreppsnefndarmenn tóku þátt í meðferð málsins á fundinum og atkvæðagreiðslu um það.

Eins og nánar greinir í framanritaðri fundargerð, viku hreppsnefndarmennirnir Ágúst Bjartmarz og Þorvarður Guðmundsson af hreppsnefndarfundinum, að því er virðist í upphafi umræðna um hin framlögðu drög að leigusamningi um dráttarbrautirnar, og tóku ekki þátt í atkvæðagreiðslu um það mál. Hefur ekki verið sýnt fram á, að þeir hafi átt þann þátt í meðferð málsins í hreppsnefndinni, að varði ógildi samþykktar hreppsnefndar.

Af því, sem nú hefur verið rakið, leiðir, að ekki þykja fram komin rök til þess, að nýnefnd samþykkt og samningsgerð sé lýst ólögmæt. Kemur því ekki til athugunar, hver afleiðing þeirrar niðurstöðu hefði orðið að lögum, heldur ber að sýkna stefndu af kröfum áfrýjanda.

Eftir atvikum og með tilliti til krafna samgönguráðherra hér fyrir dómi þykir rétt, að málskostnaður fyrir Hæstarétti falli niður.

Dómsorð:

Hinn áfrýjaði dómur á að vera óraskaður.

Málskostnaður fyrir Hæstarétti falli niður.

Sératkvæði

Sigurgeirs Jónssonar hæstaréttardómara og Gunnars G. Schram prófessors.

Fram er komið í málinu, að Þorvarður Guðmundsson, er undirritaði fyrir hönd Skipasmíðastöðvarinnar Skipavíkur h/f leigusamninginn um dráttarbrautir Stykkishólmshrepps, sem gerður var 9. júní 1971, var á þeim tíma hreppsnefndarmaður, en jafnframt stjórnarmaður og yfirverkstjóri hjá Skipasmíðastöðinni Skipavík h/f. Þá er einnig upplýst, að hafnarnefnd Stykkishólmshrepps vann að miklu leyti að ofangreindum samningi, en Þorvarður var á þeim tíma formaður hafnarnefndar. Hann tók þátt í umræðum á þeim hreppsnefndarfundi, sem samningsuppkastið samþykkti 15. desember 1970, áður en hann vék af fundi.

Að því er varðar þátt Ágústs Bjartmarz í málinu, þá var hann hreppsnefndarmaður og oddviti hreppsnefndar, þegar leigusamningurinn var gerður. Jafnframt var hann á sama tíma stjórnarmaður í Skipasmíðastöðinni Skipavík h/f og framkvæmdastjóri félagsins. Þeir Þorvarður og hann voru einnig báðir hluthafar. Á hreppsnefndarfundinum 15. desember 1970 gerði Ágúst Bjartmarz sem oddviti stuttlega grein fyrir viðhorfum varðandi umræddan leigusamning. Fyrir héraðsdómi bar hann, að hann hefði einnig tekið þátt í umræðum. Hann vék af fundi, áður en til atkvæðagreiðslu kom.

Svo sem hér er greint, voru mjög rík fjárhags- og atvinnutengsl milli Þorvarðar Guðmundssonar og Ágústs Bjartmarz annars vegar og Skipasmíðastöðvarinnar Skipavíkur h/f

hins vegar. Báðir störfuðu þeir hjá fyrirtækinu á þessum tíma og voru auk þess helstu stjórnendur þess. Ekki var því rétt, að þeir tækju sem hreppsnefndarmenn þátt í undirbúningi samningsgerðar við Skipasmíðastöðina Skipavík h/f vegna þeirra tengsla við fyrirtækið, sem að framan er lýst. Verður að telja samkvæmt grundvallarreglum stjórnarfarsréttar um hæfi stjórnvalda, að þeir hafi verið vanhæfir til þess að undirbúa og fjalla um greindan samning Stykkishólmshrepps við Skipasmíðastöðina Skipavík h/f. Á fundi hreppsnefndarinnar hinn 15. desember 1970 tóku þeir báðir til máls og ræddu samninginn og efni hans, áður en þeir viku af fundi. Gátu þeir því átt þátt í að móta afstöðu annarra fundarmanna til málsins. Ljóst er, að báðir voru þeir af fyrrgreindum ástæðum vanhæfir til þess að taka þátt í meðferð málsins á fundinum. Samþykktin frá 15. desember 1970 var því ólögmæt.

Þegar þess er hins vegar gætt, að með samningi hreppsnefndar Stykkishólmshrepps og Skipasmíðastöðvarinnar Skipavíkur h/f frá 14. maí 1969 tók hlutafélagið á leigu báðar dráttarbrautir hreppsins og fékk jafnframt einkarétt á rekstri þeirra, meðan á leigutíma stóð, verður að telja, að áfrýjandi hafi þá misst allan rétt til afnota af dráttarbrautunum, sem hann hafði áður haft. Ekki er upplýst í málinu, að áfrýjandi hafi öðlast þann rétt að nýju fyrir gildistöku hins umdeilda leigusamnings.

Með þessum athugasemdum erum við sammála úrlausn meiri hluta dómenda.

Dómur bæjarþings Reykjavíkur 4. maí 1976.

Mál þetta, sem dómtekið var að loknum munnlegum málflutningi 6. apríl sl., hefur Kristján Guðmundsson skipasmíðameistari, Stykkishólmi, höfðað fyrir bæjarþingi Reykjavíkur með stefnu, birtri 18. og 25. nóv. 1974, gegn hreppsnefnd Stykkishólmshrepps f. h. hreppsins, Halldóri E. Sigurðssyni samgönguráðherra f. h. samgönguráðuneytisins og Skipasmíðastöðinni Skipavík h/f, Stykkishólmi.

Dómkröfur stefnanda eru þær, að leigusamningi, dags. 9. júní 1971, á milli hreppsnefndar Stykkishólmshrepps og Skipasmíða-

stöðvarinnar Skipavíkur h/f um leigu á báðum dráttarbrautum Stykkishólmshrepps verði rift og ákvörðun samgönguráðuneytisins í bréfi, dags. 16. júní 1971, um samþykki leigusamningsins verði ógild og hreppsnefnd Stykkishólmshrepps verði gert skylt að veita stefnanda afnot af dráttarbrautum hreppsins. Þá krefst stefnandi málskostnaðar in solidum úr hendi stefndu.

Stefndu hreppsnefnd Stykkishólmshrepps og Skipasmíðastöðin Skipavík h/f gera þær dómkröfur að verða sýknuð af riftunarkröfu stefnanda og stefnanda verði gert að greiða þeim málskostnað að mati dómsins.

Stefndi samgönguráðherra f. h. samgönguráðuneytisins gerir þær dómkröfur að verða sýknaður og tildæmdur málskostnaður að mati dómsins úr hendi stefnanda.

Sáttaumleitanir í máli þessu hafa reynst árangurslausar.

II.

Málavextir virðast vera þeir, að um alllangan tíma hafi verið starfrækt fyrirtæki í Stykkishólmi, sem annast hafa skipaviðgerðir og skipasmíðar. Nöfn þessara fyrirtækja virðast til þess fallin að skapa rugling. Af fyrirtækjum þeim, sem hér koma við sögu, mun vera elst Skipasmíðastöðin h/f, Stykkishólmi, sem mun hafa verið stofnuð um 1941. Við þetta fyrirtæki mun stefnandi hafa unnið frá 1945, og var hann verkstjóri og að því er virðist aðalstjórnandi fyrirtækisins um margra ára skeið. Um líkt leyti og Skipasmíðastöðin h/f tók til starfa mun hafa verið reist dráttarbraut í Stykkishólmi. Í máli þessu gengur dráttarbraut þessi undir nafninu gamla dráttarbrautin. Í braut þessari var hægt að taka upp allt að 50 tonna báta. Skipasmíðastöðin h/f, Stykkishólmi, og Vélsmiðja Kristjáns Rögnvaldssonar virðast hafa haft afnot af braut þessari, og mun Skipasmíðastöðin h/f undir stjórn stefnanda hafa haft umsjón með brautinni.

Með bréfi, dags. 24. jan. 1959, sóttu tveir menn, þeir Þorvarður Guðmundsson og Axel Andrésson, til hafnarnefndar Stykkishólms um sams konar aðstöðu í dráttarbrautinni og Skipasmíðastöðin h/f hefur haft á undanförnum árum. Í tilefni af bréfi þessu skrifaði hafnarnefndin Skipasmíðastöðinni h/f, og er þar m. a. spurst fyrir um það, hvort Skipasmíðastöðin h/f geti aukið rekstur sinn svo, að rekstursafkoma dráttarbrautarinnar geti talist örugg og trygg. Þeim Þorvarði Guðmundssyni og Ólafi Guðmundssyni mun hafa verið falin umsjón með gömlu dráttarbrautinni á árinu 1963. Þeir munu þá hafa unnið hjá fyrirtæki, sem hét Skipavík h/f.

Á árinu 1963 var ákveðið að slíta Skipasmíðastöðinni h/f. Stefnandi hafði áfram afnot af dráttarbrautinni, eftir að þeim Þorvarði og Ólafi var falin umsjón hennar, að minnsta kosti til ársins 1966. Þessi afnot virðast hafa verið í sambandi við starfrækslu Skipasmíðastöðvarinnar h/f, þrátt fyrir að búið var að slíta félaginu.

Á dskj. nr. 3 er svohljóðandi bréf, dags. 13. des. 1966, frá sveitarstjóra Stykkishólms til stefnanda:

„Á fundum byggingarnefndar og hreppsnefndar dagana 6. og 9. þessa mánaðar var tekin til athugunar fyrirspurn frá yður um, hvort leyfð mundi verða bygging á lóð yðar við Smiðjustíg.

Nefndirnar töldu báðar, að vel kæmi til mála að leyfa byggingu á umræddum stað, en hreppsnefnd bendir yður hins vegar á, að svo gæti farið, að nýju fyrirtæki verði veitt einkaleyfi til viðgerða og smíði skipa í dráttarbrautum hreppsins.

Þetta tilkynnist yður hér með."

Hinn 4. mars 1967 skrifaði sveitarstjóri Stykkishólms stefnanda annað bréf, og er það svohljóðandi:

„Á fundum byggingarnefndar- og hreppsnefndar Stykkishólmshrepps dagana 1. og 3. þessa mánaðar var tekin til afgreiðslu umsókn yðar um leyfi til að byggja verkstæðishús á lóð yðar við Smiðjustíg.

Nefndirnar samþykktu báðar einróma að veita leyfið, en byggingarnefnd óskar eftir, að lagðar verði fram endanlegar teikningar af húsinu, áður en framkvæmdir við byggingu þess hefjast, og hreppsnefnd tekur það fram, að leyfið sé háð því skilyrði, að staðsetning hússins hindri á engan hátt notkun dráttarbrautarinnar."

Hinn 8. mars 1967 skrifaði sveitarstjóri Stykkishólms stefnanda svohljóðandi bréf:

„Á fundi hreppsnefndar Stykkishólmshrepps föstudaginn 3. þ. m. var tekið til umræðu bréf frá yður, þar sem þér kvartið um að geta ekki með eðlilegum hætti stundað atvinnu yðar við skipaviðgerðir vegna örðugleika á að fá báta tekna upp í dráttarbrautir hreppsins.

Hreppsnefndin áleit, að slíkt ástand væri með öllu óviðunandi, og samþykkti að leita þegar í stað ráða til úrbóta.

Á sunnudag síðastliðinn hélt svo hluti hreppsnefndar ásamt sveitarstjóra fund með núverandi umsjónaraðila dráttarbrautanna, Skipavík h.f., og varð þar samkomulag um, að Skipavík h.f. annist áfram upptöku fyrir hreppsins hönd fyrst um sinn, en

jafnframt slegið föstu, að allir hafi jafnan rétt til aðstöðu í brautum hreppsins, þar til hreppsnefnd kann að ákveða annað.

Samkvæmt framansögðu getið þér því hindrunarlaust tekið að yður hver þau verkefni, sem vinna þarf í dráttarbrautum hreppsins, að svo miklu leyti sem brautirnar anna, enda látið þér Skipavík h.f. vita með minnst eins dags fyrirvara um hverja upptöku."

Með afsali, dags. 25. maí 1968, seldi skilanefnd Skipasmíðastöðvarinnar h/f, Stykkishólmi, stefnanda eignir Skipasmíðastöðvarinnar h/f.

Hinn 9. des. 1967 var undirritaður stofnsamningur Skipasmíðasöðvar Stykkishólms h/f. Samkvæmt stofnsamningi var tilgangur félagsins að annast skipaviðgerðir, skipasmíði svo og annan skyldan atvinnurekstur. Stofnfé félagsins skyldi eigi vera lægra en kr. 1.500.000 og eigi hærra en kr. 3.000.000 og skiptast í fimm þúsund króna hluti. Hver stofnenda, en þeir voru samkvæmt stofnsamningi 20, skráði sig fyrir einum fimm þúsund króna hlut, að auki lofaði Stykkishólmshreppur félaginu hlutafé að fjárhæð kr. 1.000.000. Samkvæmt stofnsamningnum fylgja þau sérréttindi hlutum Stykkishólmshrepps, að við stjórnarkjör í félaginu á hreppurinn rétt til að tilnefna 2 menn af sinni hálfu í stjórn félagsins.

Með kaupsamningi, dags. 3. mars 1969, seldi Skipavík h/f Skipasmíðastöð Stykkishólms h/f eignir sínar. Hluthafar í Skipavík h/f skyldu fá hlutabréf í Skipasmíðastöð Stykkishólms h/f, sömu fjárhæðar og hver um sig hafði greitt inn til Skipavíkur h/f, og nam fjárhæðin í heild kr. 101.000. Í kaupsamningi þessum er jafnframt svohljóðandi ákvæði:

„Þegar endanlega hefur verið gengið frá öllum atriðum samnings þessa, skuldbindur Skipasmíðastöð Stykkishólms h.f. sig til þess að breyta nafni félagsins í „Skipasmíðastöðin Skipavík h.f."

Samningi þessum til staðfestu undirrita hann fulltrúar frá hvorum aðila, sem til þess hafa verið kosnir að ganga frá sameiningu þeirra."

Á sama tíma og unnið var að samningum vegna sameiningar Skipavíkur h/f og Skipasmíðastöðvar Stykkishólms h/f virðast hafa farið fram ítrekaðar samningatilraunir til þess að fá stefnanda til samstarfs við Skipasmíðastöð Stykkishólms h/f. Í málinu hefur verið lagt fram uppkast að ráðningarsamningi milli stefnanda og Skipasmíðastöðvarinnar Skipavíkur h/f frá árinu 1969. Í samningsuppkasti þessu er fjallað um kaup og kjör stefnanda sem verkstjóra hjá skipasmíðastöðinni, og í framhaldi þar af er ákvæði um, að skipasmíðastöðin taki á leigu smíðahús stefnanda

við Smiðjustíg ásamt þar töldum tækjum. Jafnframt er ákvæði um, að skipasmíðastöðin taki að sér verkefni, sem stefnandi hefur haft með höndum. Í samningsuppkasti þessu áskilur stefnandi sér allan rétt til skaðabóta á hendur sveitarsjóði Stykkishólmshrepps og Skipasmíðastöðinni Skipavík h/f, eins og áður hefur komið fram í viðræðum og bréfaskrifum.

Ekki varð af samningi á milli stefnanda og Skipasmíðastöðvarinnar Skipavíkur í samræmi við samningsuppkast þetta.

Í Stykkishólmi var byggð ný dráttarbraut fyrir skip allt að 400 tonnum. Þessi dráttarbraut er annars staðar en gamla dráttarbrautin, og mun hún hafa verið tekin í notkun á árinu 1969.

Hinn 14. maí 1969 gerðu Stykkishólmshreppur sem leigusali og Skipasmíðastöðin Skipavík h/f sem leigutaki með sér leigusamning um báðar dráttarbrautir hreppsins, og skyldi leigutaki samkvæmt samningnum hafa einkarétt á rekstri dráttarbrautanna, meðan leigutíminn varir. Leigutíminn skyldi hefjast 1. apríl 1969, og var leigusamningurinn uppsegjanlegur með eins mánaðar fyrirvara af hvorum aðilja, miðað við 31. desember 1969.

Hinn 9. júní 1971 gerðu Stykkishólmshreppur sem leigusali og Skipasmíðastöðin Skipavík h/f sem leigutaki leigusamning um báðar dráttarbrautir hreppsins til níu ára. Þetta er samningurinn, sem stefnandi krefst riftunar á.

Stefnandi hefur lýst málavöxtum á þá leið, að stefnandi hafi unnið að skipasmíðum í Stykkishólmi allt frá árinu 1945, ýmist sem verkstjóri hjá Skipasmíðastöð Stykkishólms h/f, en síðan, eftir að hann keypti eignir þess fyrirtækis árið 1966, hafi hann rekið kipasmíðastöð fyrir eigin reikning í Stykkishólmi. Árið 1942 hafi verið byggð í Stykkishólmi dráttarbraut, sem hægt sé að taka upp í skip allt að 50 tonnum, en árið 1969 hafi tekið til starfa ný dráttarbraut fyrir skip allt að 400 tonnum. Allt frá upphafi hafi Skipasmíðastöð Stykkishólms h/f og síðan stefnandi, eftir að hann keypti eignir félagsins, haft aðstöðu til að taka skip upp í dráttarbrautirnar og greitt fyrir þá aðstöðu til hreppsins, sem sé eigandi dráttarbrautanna, eftir reikningi. Hafi stefnandi rekið allumfangsmikla starfsemi og aflað sér vegna atvinnurekstrar síns fullkominna og dýrra véla og tækja og hafi árið 1969 lokið við byggingu verkstæðis og vélahúss á eignarlóð sinni við dráttarbrautina. Byggingar þessar hafi verið leyfðar af hreppsnefnd og byggingarnefnd Stykkishólms með bréfi, dags. 4. mars 1967. Um þetta leyti komi fram, að hreppsnefndin sem eigandi dráttarbrautarinnar leigi nýstofnuðu hlutafélagi aðstöðu við dráttarbrautina

og jafnframt einkarétt til þess að taka upp skip í brautinni. Stefnandi hafi ritað hreppsnefnd Stykkishólmshrepps bréf hinn 3. mars 1967, þar sem hann hafi kvartað undan því að geta ekki fengið báta tekna upp í dráttarbrautir hreppsins. Samkvæmt bréfi hreppsnefndar, dags. 8. mars 1967, hafi hreppsnefndin álitið, að slíkt ástand væri með öllu óunandi, og hafi samþykkt að leita þegar í stað ráða til úrbóta. Þær úrbætur hafi enn ekki fengist þrátt fyrir miklar og ítarlegar bréfaskriftir milli stefnanda og hreppsnefndarinnar. Hreppsnefndin hafi talið sig hafa leigt Skipavík h/f dráttarbrautirnar með einkarétti til þess að taka upp skip og samkomulag hafi ekki náðst við Skipavík h/f um afnot af dráttarbrautinni. Hinn 9. júní 1971 hafi svo hreppsnefnd Stykkishólmshrepps og Skipasmíðastöðin Skipavík h/f gert með sér leigusamning og samkvæmt þeim samningi séu Skipavík h/f leigðar báðar dráttarbrautir hreppsins og enginn fyrirvari tiltekinn í samningnum um afnot stefnanda að þeim. Þessi samningur hafi verið samþykktur af samgönguráðuneytinu hinn 16. júní 1971. Stefnandi hafi síðan ekki haft nein afnot af nefndum dráttarbrautum.

Fyrir dómi staðfesti stefnandi málavaxtalýsingu í stefnu. Stefnandi bar, að hann hefði ekki keypt eignir Skipasmíðastöðvar Stykkishólms h/f fyrr en þá er gengið var frá afsali, en áður hafi verið búið að ræða um það, að hann mundi geta fengið eigur skipasmíðastöðvarinnar keyptar, svo framarlega sem þær yrðu seldar. Athygli stefnanda var vakin á því, sem fram kemur á dskj. nr. 3, þar sem minnst er á lóð stefnanda við Smiðjustíg, og sagði stefnandi, að það muni vera ruglingslegt orðalag, þar sem lóð þessi við Smiðjustíg hafi verið eign skipasmíðastöðvarinnar, en ekki persónuleg eign stefnanda fyrr en eftir útgáfu afsalsins á árinu 1968.

Stefnandi kvaðst hafa hætt að hafa afnot af dráttarbrautinni á árinu 1966. Stefnandi sagði, að efndir bréfsins á dskj. nr. 5 hefðu engar orðið. Stefnandi var spurður vegna bréfsins á dskj. nr. 6 um það, hvort hann hefði snúið sér til sveitarstjóra varðandi upptöku báta, og játaði stefnandi því, en sagði, að því hafi ekki verið svarað.

Stefnandi kvaðst ekki muna, hvort hann hefði sérstaklega spurst fyrir um það, áður en hann byrjaði að byggja verkstæðishúsið, hvað yrði um væntanleg afnot hans af dráttarbraut hreppsins. En stefnandi kvaðst hafa talið það alveg öruggt, að hann mundi fá afnot af brautunum eða brautinni. Stefnandi sagði, að búið hefði verið að byggja helminginn af verkstæðishúsinu 1968 og efri hæðin hafi líklega verið byggð í kringum 1970.

Stefnandi sagði, að komið hefði til tals, að hann gerðist aðili að Skipasmíðastöðinni Skipavík, en hann hafi afþakkað það. Stefnandi kannaðist ekki við, að gert hefði verið uppkast af ráðningarsamningi á milli hans og Skipasmíðastöðvarinnar Skipavíkur h/f. Stefnandi neitaði því að hafa setið allmarga fundi með forráðamönnum Skipasmíðastöðvarinnar Skipavíkur, þar sem rætt var um sameiningu fyrirtækis stefnanda og hinna fyrirtækjanna, sem slógu sig saman. Stefnandi sagði, að hann rámaði eitthvað í það, að talað hefði verið um, að eignir hans yrðu keyptar á matsverði.

Stefnandi sagðist hafa farið fram á aðstöðu í dráttarbrautunum gegn því að borga eins konar aðstöðugjald eða raunverulegan dráttarbrautarkostnað við hvern bát, en þessu hafi verið algerlega synjað.

Stefnandi kvaðst ekki hafa menn í vinnu, en í tengslum við hann vinni annar maður við trillusmíðina og vinni þeir við þetta bara yfir veturinn, aðra tíma ársins kvaðst stefnandi vinna úti í sveit, hingað og þangað.

Fyrir dómi bar Ágúst Bjartmarz, oddviti Stykkishólmshrepps, að stefnandi hefði verið yfirsmiður í Skipasmíðastöðinni h/f, sem stofnuð var 1941 og starfaði allt til 1963. Stefnandi hafi veitt skipasmíðastöðinni forstöðu frá því megi segja 1950. Á árinu 1957 hafi verið orðið dálítið erfitt með rekstur fyrirtækisins og hafi þá farið fram bréfaskipti milli hafnarnefndar og stefnanda. Árið 1959 hafi verið hert á, bæði í sambandi við uppgjör og viðhald brauta, því að stöðin hafi átt að sjá um viðhald að svona mestu leyti. Það hafi ekki verið gert og þá hafi henni verið gefinn frestur til þess að skila yfirliti yfir brautirnar og samið um, að uppgjör skyldi gert fyrir 10. hvers mánaðar. Seinna á árinu 1959 hafi hafnarnefnd krafist aðalfundar í skipasmíðastöðinni. Þá hafi tveir skipasmiðir, sem höfðu lært í stöðinni, sótt um aðstöðu í brautinni. Þeim hafi ekki verið svarað, heldur hafi skipasmíðastöðinni verið skrifað og hún beðin að segja álit sitt á þessu máli. Það hafi ekkert skeð fyrr en 1963, þá hafi stöðinni verið settir úrslitakostir, ef aðalfundur yrði ekki haldinn fyrir 18. júlí, þá yrðu brautirnar teknar af henni. Í maí 1963 hafi aðalfundur verið haldinn og stöðin leyst upp. Kosin hafi verið skilanefnd. Kannske hafi það riðið baggamuninn, að það hafi verið einn bátseigandi, sem hafi átt sinn bát uppi í brautinni og hafi ekki fengið hann settan niður, þannig að hafnarnefnd hafi orðið að skerast í málið og skipa verkstjóranum að setja hann niður. Ef hann gerði það ekki, yrðu aðrir beðnir um að gera það og það hafi verið gert.

Nýja dráttarbraut hreppsins hafi verið tilbúin, að því er oddvitann minnti, á árinu 1968. Af henni hafi stefnandi aldrei haft afnot. Lóð stefnanda og verkstæðishús séu við gömlu dráttarbrautina.

Oddvitinn bar, að mikið hefði verið rætt við stefnanda um það að sameinast bæði Skipasmíðastöð Stykkishólms og eins Skipavík, þá er þær voru báðar starfandi. Oddvitinn kvaðst bæði hafa átt viðræður við hann á fundum og eins heima hjá honum um þetta og hafi hann haft góð orð um þetta fyrst að sameinast stöðinni, það hafi komið fram á sameiginlegum fundi með hreppsnefndarmönnum, annað hvort að selja sínar eignir eða leigja. Þetta hafi tekið dálítið langan tíma, eins og gefi að skilja, og á meðan hafi ekki verið leyft, að neinn tæki upp í brautirnar. Það síðasta, sem skeði í þessu máli, hafi verið, að stefnanda hafi verið boðin verkstjórastaða hjá Skipavík. Þeir hafi viljað vita, hvað hann vildi fá fyrir að leigja byggingar hans þarna við gömlu stöðina, þó að lítil þörf hafi verið fyrir þær, þá hafi verið vilji til að leigja þær eða kaupa, eins og keypt hafi verið af Skipavík. Stefnandi hafi sagst skyldu gera uppkast að samningi við þá og það hafi hann gert ásamt Jóni Magnússyni sýslufulltrúa. Stefnandi hafi látið þá hafa hann og hafi átt að ræða um samninginn. Þetta hafi verið ráðningarsamningur, en margt fléttað inn í hann, t. d. með hvernig hans eigur kæmi inn í þetta. Oddvitinn sagði, að dskj. nr. 37 væri þessi umræddi ráðningarsamningur. Ekki hafi orðið af samningum. Þeir hafi talið, að þessi skilyrði, í fyrsta lagi í sambandi við leigu á húsinu, það hafi verið svo stór liður, að þeir hafi heldur viljað fá það keypt og það hafi stefnanda verið boðið. Stefnandi hafi ekki viljað selja. Einnig hafi verið erfitt að samþykkja síðustu grein samningsins, þar sem stefnandi áskilji sér allan rétt til þess að fara í mál við fyrirtækið. Það gæti verið erfitt fyrir yfirverkstjóra að vera einnig í máli við fyrirtækið.

Frá 1963—1966 hafi þeim Þorvarði Guðmundssyni, Sveini Guðmundssyni og Ólafi F. Guðmundssyni verið falin umsjón með brautunum. Þá hafi þeir tekið upp báta fyrir hvern, sem bað um það, bæði stefnanda og eins fyrir þá sjálfa. Þá hafi þeir verið búnir að stofna Skipavík. Þetta hafi gengið nokkuð vel í fyrstu og hafi hreppsnefndin haldið, að þarna væri komin góð lausn á þessu máli. En því miður hafi þá þetta farið öðruvísi, vegna þess að þegar á árinu 1966 hafi stefnandi enga menn haft til þess að taka upp bátana. Þessir menn, sem þarna voru, hafi bara átt að sjá um spilin og hífa bátana upp, en svo hafi sá, sem bað um upptöku,

átt að sjá um það að vera í bátunum og gera þá klára í sleðann. 1966 hafi verið orðið þannig háttað hjá stefnanda, að hann hafi ekki getað tekið báta upp, vegna þess að hann hafi enga menn haft til þess að vera í bátum og setja þá í sleðann. Þá hafi þurft að gera eitthvað í þessu sambandi og þá hafi Skipasmíðastöðinni Skipavík verið falið að annast um allar upptökur í dráttarbrautinni.

Oddvitinn vissi ekki, hvernig það var fyrir 1969, en eftir það hafi stefnandi ekki tekið upp bát. Hins vegar hafi verið samþykkt hjá stjórn Skipasmíðastöðvarinnar Skipavíkur h/f, að ef stöðin gæti ekki annað verkefnum, þá yrðu teknir bátur upp fyrir aðra aðilja til smíði. Einmitt þetta hafi verið rætt á stjórnarfundi með stefnanda, þar sem oddvitinn kvaðst hafa spurt hann að því, hvort hann vildi ekki ganga að því að greiða ákveðið aðstöðugjald fyrir það að geta gengið í brautirnar og unnið sitt verk. Til dæmis væri þar bæði þrif á brautunum, eftir að bátur væri búinn að vera þar, og eins rafmagn, sem ekki hafi verið innifalið þá í upptökugjöldunum. Þessu hafi stefnandi algerlega neitað og sagst ekki greiða neitt umframgjald og undir þá bókun hafi hann skrifað sjálfur.

Nú sé Vélsmiðja Kristjáns Rögnvaldssonar sameinuð Skipasmíðastöðinni Skipavík og ekki séu fleiri aðiljar í Stykkishólmi, sem hafi afnot af dráttarbrautum hreppsins.

Oddvitinn tók fram, að stefnandi væri búinn að smíða 8 trillubáta síðan 1969 og hafi Skipasmíðastöðin Skipavík h/f selt honum allt efni, sem hann hafi beðið um. Vélsmiðja Kristjáns Rögnvaldssonar hafi sett niður bæði vélar og allt járnverk fyrir hann og núna síðustu tvö árin hafi Skipavík einnig lagt rafmagnið fyrir hann í þessar trillur. Stefnandi hafi verið með annan mann við þessa iðju. Bátarnir, sem stefnandi smíði, séu allt upp í 10 tonna bátar. Smíðar þessar stundi stefnandi í gömlu stöðinni og hafi hann byggt hús sitt með það fyrir augum að geta tekið trillur inn í það, sem hann og hafi gert. Sérstök renna sé inn í húsið frá sjónum, sem hann taki trillur upp í til viðgerðar.

Oddvitinn var fyrir dómi spurður um það, hvort 85% af útgerðarmönnum við Breiðafjörð hefðu óskað eftir því, að stefnanda yrði leyfð aðstaða við dráttarbrautina. Oddvitinn sagði, að sér væri kunnugt um það sem hreppsnefndarmanni, því að þetta hafi komið til eftir 1970. Stefnandi væri matsmaður fyrir Bátatryggingar Breiðafjarðar og einnig fyrir Samábyrgð Íslands. Hann verði að skrifa upp á alla reikninga, til þess að þeir fáist greiddir. Einnig þurfi hann að skrifa nafnið sitt á sína reikninga til þess

að fá þá greidda. Allir aðiljar Bátatryggingar Breiðafjarðar séu eigendur báta og hafi þeir sennilega líka eigin hagsmuna að gæta.

Hér fyrir dómi bar Þorvarður Guðmundsson framkvæmdastjóri, að hann hefði verið í hreppsnefnd Stykkishólms síðasta kjörtímabil, en væri það ekki lengur. Þorvarður hafi þá verið formaður hafnarnefndar. Þorvarður er hluthafi í Skipasmíðastöðinni Skipavík, en er ekki lengur í stjórn fyrirtækisins. Þorvarður undirritaði leigusamning á milli Stykkishólmshrepps og Skipasmíðastöðvarinnar Skipavíkur h/f f. h. Skipasmíðastöðvarinnar Skipavíkur hinn 9. júní 1971.

Fram kom hjá Þorvarði, að hann hefði verið einn af eigendum fyrirtækis, sem hét Skipavík, sem hafi verið með nýsmíðar. Leitað hafi verið til fyrirtækisins um að ganga til samstarfs við hreppinn um fyrirtæki ásamt öðrum aðiljum í Stykkishólmi til þess að mynda fyrirtæki í kringum nýju dráttarbrautina þar. Eitt af skilyrðunum, sem gert hafi verið fyrir því að ganga þarna til samstarfs, hafi verið, að stöðin fengi einkastöðu í brautunum til þess að geta staðið að byggingunni og staðið undir henni. Ekki hafi verið grundvöllur fyrir þeim framkvæmdum, sem þarna þurfti að fara út í, nema hafa einkaafnot af dráttarbrautunum. Þorvarður taldi, að það hefði getað truflað starfrækslu Skipasmíðastöðvarinnar Skipavíkur h/f, ef stefnandi hefði einnig haft afnot af brautunum.

Þorvarður kvaðst hafa lært skipasmíðar hjá stefnanda og hafa farið í nám um áramót 1946—1947 og þá hafi stefnandi verið nýkominn til fyrirtækisins og verið með umsjón brautanna allt fram til 1963, en þá hafi Þorvarði og Ólafi Guðmundssyni verið falin umsjón með brautunum, en stefnandi hafi haldið áfram aðstöðu í brautunum til 1967, að Þorvarð minnti. Síðan hafi þessu verið breytt og skipasmíðastöð, sem var nýstofnuð af sveitarfélaginu, falin umsjón með brautunum.

Stefnandi hafi byggt verkstæðishús og þar hafi hann byggt báta og tekið upp til viðgerðar upp í 10 tonna stærð. Hús stefnanda sé ætlað til upptöku inn í húsi á bátum upp í þessa stærð. Stefnandi hafi, áður en hann byggði hús þetta, annast viðgerðir á bátum í brautunum fram til 1967 og þar á eftir hafi hann tekið upp það sama lag og hann hafi haft, meðan Þorvarður var starfsmaður hjá honum, en það var að gera við bryggju og úti í eyju, Súgandsey, þar hafi bátar verið málaðir. Þorvarður áleit, að það hefði að minnsta kosti verið í verkahring stefnanda að tilkynna, að brautirnar væru ekki orðnar starfshæfar.

Leitað hafi verið eftir því við stefnanda eins og Þorvarð, að hann sameinaðist þessu nýja fyrirtæki, og hafi þeim verið boðin sömu kjör varðandi sölu eigna og stefnanda hafi verið boðið viðgerðarverkstjórastarfið, en Þorvarði nýsmíðaverkstjórastarfið hjá fyrirtækinu. Þorvarður kannaðist við dskj. nr. 37 sem uppkast að ráðningarsamningi við stefnanda. Stefnandi hafi hafnað þessu.

III.

Stefnandi telur, að með leigusamningi hreppsnefndar Stykkishólmshrepps og Skipasmíðastöðvarinnar Skipavíkur h/f frá 9. júní 1971 hafi verið á ólögmætan hátt gengið á réttindi hans, þar sem hreppsnefndin hafi áður veitt honum heimild til byggingar í sambandi við skipasmíðastöð, en það hafi verið kunnugt, að starfsaðstaða stefnanda byggðist á því, að hann fengi þjónustu dráttarbrautanna, og því, að dráttarbrautirnar, sem séu almannaeign, séu leigðar einkafyrirtæki, þar sem m. a. hreppsnefndarmenn og hreppsnefndin sjálf hafi verið hluthafar.

Eins og fram komi í gögnum málsins, hafi stefnandi máls þessa um árabil stundað skipasmíðar í Stykkishólmi og byggt þar upp með samþykki hreppsnefndar atvinnurekstur, í því sambandi fjárfest mikið fé, en allt þetta byggist á því, að hann hafi afnot af dráttarbrautum hreppsins. Það verði því að telja, að hreppurinn hafi með því að samþykkja þessa uppbyggingu jafnframt skuldbundið sig til þess að tryggja stefnanda afnot af dráttarbrautunum. Ákvörðun hreppsnefndar um að leigja stefnda Skipavík h/f dráttarbrautirnar og útiloka þannig afnot stefnanda af þeim hljóti þannig að vera ólögmæt og ógildanleg.

Þá sé þess að geta, að hreppsnefnd Stykkishólmshrepps sé hluthafi í Skipavík h/f og að minnsta kosti tveir af þeim hreppsnefndarmönnum, sem samþykkt hafi leigusamninginn á dskj. nr. 19, séu hluthafar í Skipavík h/f og hafi verið jafnframt á þeim tíma starfsmenn félagsins, annar framkvæmdastjóri þess og hinn verkstjóri. Þeir hafi því samkvæmt almennum lagareglum verið vanhæfir til þeirrar ákvörðunartöku sem samþykkt leigusamningsins var og sé hann því ógildanlegur einnig af þeirri ástæðu, sbr. Ólafur Jóhannesson, Stjórnarfarsréttur, bls. 185—186.

Við munnlegan málflutning var því lýst yfir af hálfu stefnanda, að gamla dráttarbrautin skipti ein máli í þessu máli, en samt sé krafist riftunar á leigusamningnum í heild. Krafa sú sé byggð á vanhæfi hreppsnefndarmanna.

Af hálfu stefnanda voru fullyrðingar um ólögmæti leigusamningsins rökstuddar með eftirfarandi:

1. Veiting byggingarleyfis til stefnanda. Dskj. nr. 3 sýni, að hreppsnefndarmönnum sé ljóst, að afnot af dráttarbrautinni sé forsenda fyrir byggingu stefnanda. Stefnanda hafi síðar verið veitt byggingarleyfi án skilyrða að þessu leyti.
2. Bein loforð hreppsnefndar um afnot af dráttarbrautinni til stefnanda. Á dskj. nr. 5 og 6 komi fram, að hreppsnefnd telji þetta ástand með öllu óviðunandi. — Að allir hafi jafnan rétt til afnota — þetta verði að telja bindandi loforð.
3. Óheimilt sé að leigja opinber mannvirki með einkarétti, eins og hér var gert. Dráttarbrautir teljist hafnarmannvirki og séu þær reistar fyrir opinbert fé, sbr. dskj. nr. 50. Óheimilt sé að mismuna mönnum afnot af mannvirkjum, sem reist eru fyrir opinbert fé.
4. Ólögmæt sjónarmið við leiguna, þ. e. að ætla að þvinga stefnanda til að selja fyrirtæki sitt.
5. Hreppsnefndarmenn hafi verið vanhæfir vegna tengsla við leigutaka. Þorvarður Guðmundsson undirriti leigusamninginn fyrir Skipasmíðastöðina Skipavík h/f, en hann hafi verið hreppsnefndarmaður og svo stjórnarmaður og yfirverkstjóri hjá leigutaka. Á dskj. nr. 46 komi fram, að þeir Ágúst Bjartmarz og Þorvarður Guðmundsson hafi verið staddir á fundinum í upphafi og hafi þar tekið þátt í umræðum og vikið síðan af fundi. Þeir, sem við tóku á fundinum, hafi síðan samþykkt gerð leigusamningsins. 4 af 7 hreppsnefndarmönnum séu hluthafar í Skipasmíðastöðinni Skipavík h/f, þ. e. leigutaka, þ. e. þeir Kristinn B. Gíslason, Helgi Eiríksson, Ólafur Guðmundsson og Einar Karlsson.

Af hálfu stefnda samgönguráðherra f. h. samgönguráðuneytisins eru sýknukröfur byggðar í fyrsta lagi á því, að stefndi samgönguráðuneytið sé ekki aðili þess samnings, sem stefnt sé út af. Hann hafi þar hvergi nærri komið. Hins vegar hafi hann samþykkt fyrir sitt leyti, að samningurinn yrði gerður, sbr. dskj. nr. 18, en að sjálfsögðu án allrar ábyrgðar á efni hans.

Verði þessi sýknuástæða ekki tekin til greina, þá er til vara byggt á þeirri sýknuástæðu, að umræddur samningur milli Skipavíkur h/f og Stykkishólmshrepps sé í alla staði lögmætur.

Stefnandi hafi ekkert fyrir sér í því, að ekki hafi mátt gera þennan samning. Þvert á móti sé tekið fram skv. dskj. nr. 3, að

hreppsnefndin í Stykkishólmi bendi stefnanda á, „að nýju fyrirtæki verði veitt einkaleyfi til viðgerðar og smíði skipa í dráttarbrautum hreppsins.“ Í upphafi hafi stefnanda verið bent á, að samningur skv. dskj. nr. 19 kynni að verða gerður, en hann hafi ekki sinnt aðvöruninni, enda hafi hann aldrei öðlast neinn rétt til afnota dráttarbrautanna af sjálfum sér eða á annan hátt.

Við munnlegan málflutning var því haldið fram af hálfu stefnda samgönguráðherra, að með dskj. nr. 3 hafi stefnanda verið bent á, að verið geti, að nýjum aðilja yrði veitt einkaleyfi til afnota af dráttarbrautinni. Heimilt sé að leigja opinber mannvirki, en dskj. nr. 50 sýni, að venja sé að leigja dráttarbrautir. Einnig var því haldið fram, að mikið hafi verið gert af hálfu ráðuneytisins til þess að miðla málum í ágreiningsmáli þessu.

Af hálfu hreppsnefndar Stykkishólmshrepps og Skipavíkur h/f er því alfarið mótmælt, að samningur sá, sem krafist er ógildingar á, hafi falið í sér óheimila ívilnun til handa stefnda Skipavík h/f, að hreppsnefndarmenn, sem hafi staðið að gerð samningsins, hafi fyrst og fremst verið að hugsa um eigin hag, þar sem þeir voru sjálfir hluthafar. Hið sanna sé, að um árabil hafi sú skoðun verið ríkjandi, að nauðsynlegt væri að stofna öflugt félag, sem annaðist nýsmíði og skipaviðgerðir fyrir útgerðarmenn við Breiðafjörð. Álitið hafi verið, að hentugt væri að tengja félagsstofnunina við byggingu hinnar nýju dráttarbrautar í Stykkishólmi. Af þessum sökum hafi stefnanda verið gert það ljóst þegar í upphafi, að svo kynni að fara, að félagi þessu yrði veitt einkaafnot af dráttarbrautum Stykkishólmshrepps, sbr. dskj. nr. 3.

Stefnandi hafi reist skipasmíðastöð sína þrátt fyrir þessa vitneskju og geti því ekki við aðra en sjálfan sig sakast, hvernig komið er.

Hlutafélagið Skipavík h/f hafi síðan verið stofnað með 1.5 milljón króna hlutafé hið minnsta, en 3 milljónum sem hámarki. Stofnendur hafi verið 20 að tölu og hafi þeir skráð sig fyrir kr. 5.000 hver, þ. e. lægsta hlut, en Stykkishólmshreppur hafi lagt fram 1 milljón króna í hlutafé þegar á stofnfundi. Hreppsnefndarmenn hafi verið meðal stofnenda og hafi þátttaka þeirra einungis verið gerð í því skyni að tryggja aðstöðu hreppsins í félaginu, sem hafi verið aðalhluthafinn, eins og áður segi, svo og til að fullnægja lagaskilyrðum. Aðild annarra stofnenda félagsins hafi verið fengin í því skyni að tryggja sem víðtækasta samstöðu um félagsstofnunina meðal framámanna í byggðarlaginu. Einnig hafi

verið fyrirhugað að leita eftir aðild sem flestra, sem að útgerð starfa á utanverðu Snæfellsnesi, til styrktar félaginu, en sú viðleitni hafi ekki borið þann árangur, sem vonir hafi staðið til, og hafi það orðið til þess, að hlutur Stykkishólmshrepps hafi verið aukinn umfram það, sem ráðgert hafi verið í upphafi.

Samkvæmt framansögðu sé fráleitt að halda því fram, að hreppsnefndarmenn hafi veitt félaginu einkaleyfi til notkunar dráttarbrauta Stykkishólmshrepps í því skyni að tryggja eigin hag. Til þess sé hlutur þeirra alltof smár. Eignaraðild hreppsins að umræddu félagi sé slík, að segja megi, að félagið sé eign hreppsins, en hlutafélagsformið hafi verið valið til þess að takmarka ábyrgð hreppsins, ef illa færi, og eins í því skyni að tryggja víðtækari áhrif félagsins út á við. Samkvæmt framansögðu hafi það ekki verið óeðlileg ráðstöfun hreppsins að veita umræddu félagi einkarétt að dráttarbrautum sínum, enda stuðst við fordæmi annars staðar að af landinu. Ekki hafi heldur verið hallað á stefnanda með því, þar sem honum hafi verið gert þetta ljóst, áður en hann réðst í byggingu skipasmíðastöðvar sinnar.

Af hálfu stefndu Skipasmíðastöðvarinnar Skipavíkur h/f og hreppsnefndar Stykkishólms var því haldið fram við munnlegan málflutning, að ætlun hreppsnefndar hafi verið að stofna öflugt fyrirtæki í Stykkishólmi og sameina alla þá, sem unnu að skipasmíðum og skipaviðgerðum. Á dskj. nr. 27 megi sjá hugmyndir hreppsnefndar. Á dskj. nr. 23—25 megi sjá tilraunir hreppsnefndar til að fá stefnanda til að gerast aðili að nýja fyrirtækinu.

Einnig var því haldið fram, að í Stykkishólmi hefði skapast sú hefð, að afnot af dráttarbraut hreppsins væri einkaafnot. Þegar stefnandi eða fyrirtæki það, sem hann veitti forstöðu, þ. e. Skipasmíðastöðin h/f, hafi haft afnot af dráttarbraut hreppsins, hafi það verið einkaafnot.

Fjárhagsleg tengsl hreppsnefndarmanna við Skipasmíðastöðina Skipavík h/f séu það lítil, að ekki geti verið um vanhæfi hreppsnefndarmanna að ræða. Hér eigi ekki við dómaraskilyrði.

Í bréfinu á dskj. nr. 3 hafi stefnanda verið bent á þann möguleika, að nýju fyrirtæki kynni að verða veitt einkaleyfi til rekstrs dráttarbrautarinnar. Byggingarleyfið, sbr. dskj. nr. 4, breyti engu þar um. Hús það, sem stefnandi sótti um að fá að byggja, hafi ekki rekist á væntanleg afnot annarra af dráttarbrautinni. Húsið sé svo lítið, að þar sé bara hægt að smíða trillubáta.

Stefnanda hafi verið boðin afnot af dráttarbrautinni gegn

greiðslu umfram dráttarbrautargjald, en hann hafi neitað að greiða aðstöðugjald. Í þessu sambandi var vakin athygli á framburði Ágústs Bjartmarz um, að stefnandi hefði enga starfsmenn haft til að vinna við upptöku báta.

IV.

Álit dómsins.

Þegar litið er til bréfsins á dskj. nr. 3, verður ekki talið, að með bréfinu á dskj. nr. 4 hafi hreppsnefnd skuldbundið sig til þess að veita stefnanda afnot af dráttarbrautinni. Með bréfinu á dskj. nr. 4 var stefnanda tilkynnt, að byggingarnefnd og hreppsnefnd hefðu samþykkt að veita stefnanda byggingarleyfi, en byggingarnefnd óskaði eftir að lagðar yrðu fram endanlegar teikningar af húsinu, áður en framkvæmdir við byggingu þess hæfust, og hreppsnefnd tók fram, að leyfið væri háð því skilyrði, að staðsetning hússins hindraði á engan hátt notkun dráttarbrautarinnar. Í þessu sambandi er á framburð stefnanda hér fyrir dómi að líta, en hann kvaðst ekki muna eftir að hafa spurst fyrir um væntanleg afnot af dráttarbrautinni, áður en hann byrjaði á byggingu verkstæðishússins, þannig að ekki hefur verið sýnt fram á það, að stefnanda hafi verið gefið til kynna, að breyting hafi orðið á frá því, sem stefnanda var tilkynnt með bréfinu á dskj. nr. 3, þ. e., „að svo gæti farið, að nýju fyrirtæki verði veitt einkaleyfi til viðgerða og smíði skipa í dráttarbrautum hreppsins.“

Ekki verður á þá skoðun stefnanda fallist, að með bréfunum á dskj. nr. 5 og 6 frá sveitarstjóra Stykkishólms til stefnanda hafi hreppsnefnd Stykkishólms skert rétt sinn til þess síðar eða á árinu 1970 að samþykkja gerð leigusamnings um dráttarbrautir hreppsins.

Í 16. gr. laga nr. 45 frá 1973 segir, að óheimilt sé án samþykkis ráðuneytisins að selja, veðsetja eða leigja til langs tíma þær fasteignir hafnarsjóðs, er notið hafa ríkisstyrks. Samkvæmt 2. tl. 7. gr. sömu laga greiðir ríkissjóður 40% stofnkostnaðar af dráttarbrautum. Af þessum ákvæðum sést, að heimilt er með samþykki ráðuneytis að leigja dráttarbrautir. Í lögum þeim, sem í gildi voru á þeim tíma, er samningur sá, sem krafist er riftunar á, þ. e. lög nr. 29 frá 1946, er ekki sams konar ákvæði, en þar segir í 6. gr., að hlutaðeigandi sveitarstjórn hafi á hendi stjórn málefna hafnarinnar eða lendingarbótanna undir yfirumsjón atvinnu- og samgöngumálaráðuneytisins. Samkvæmt 1. gr. laganna teljast dráttarbrautir til hafnargerða og lendingarbóta. Í

8. gr. laganna segir, að óheimilt sé án samþykkis ráðuneytisins að selja eða veðsetja fasteignir hafnar- eða lendingarbótasjóðs. Af lögum þessum verður ekki séð, að bannað sé að leigja mannvirki eins og dráttarbrautir, svo framarlega að það sé gert með samþykki ráðuneytis. Bréfin á dskj. nr. 31—34 gefa til kynna, að Skipasmíðastöðin h/f hafi á sínum tíma haft einkaafnot af gömlu dráttarbrautinni. Verður því ekki á þá skoðun stefnanda fallist, að óheimilt hafi verið að leigja dráttarbraut Stykkishólmshrepps.

Fram er komið, að margar tilraunir hafa verið gerðar til þess að fá stefnanda til samstarfs við fyrirtækið, sem nú heitir Skipasmíðastöðin Skipavík h/f, og mun honum hafa verið boðin yfirverkstjórastaða við þá deild fyrirtækisins, sem vinnur að viðgerðum, og jafnframt mun hafa komið til tals að kaupa eða leigja eignir stefnanda. Stefnandi tók þátt í þessum viðræðum, sbr. samningsuppkastið á dskj. nr. 37. Ekki verður á þá skoðun fallist, að reynt hafi verið að beita hann ólögmætum þvingunum í þessu sambandi.

Á dskj. nr. 53 kemur fram, að hlutafé Skipasmíðastöðvarinnar Skipavíkur h/f var í árslok 1970 kr. 1.520.000. Hluthafar voru 67, og hlutur Stykkishólmshrepps var kr. 1.000.000.

Í framlagðri fundargerð hreppsnefndar Stykkishólmshrepps frá 15. des. 1970, en þá var leigusamningurinn samþykktur, kemur fram, að í upphafi fundar voru mættir Ágúst Bjartmarz, Jón Magnússon, Freyja Finnsdóttir, Einar Karlsson, Þorvarður Guðmundsson, Kristinn B. Gíslason og Ásgeir Ágústsson. Þeir Ágúst Bjartmarz og Þorvarður Guðmundsson viku af fundi, en við tóku Ólafur Guðmundsson og Helgi Eiríksson. Undir fundargerðina rituðu sveitarstjórinn Einar Flygenring, Kristinn B. Gíslason, Ásgeir Ágústsson, Freyja Finnsdóttir, Einar Karlsson, Jón Magnússon og Helgi Eiríksson. Ólafur Guðmundsson undirritar ekki fundargerðina. Í fundargerðinni kemur ekki fram, að hann hafi vikið af fundi, en samkvæmt 29. gr. laga nr. 58 frá 1961 ber öllum hreppsnefndarmönnum, sem mættir eru, að undirrita fundargerð.

Þegar ofanrituð nöfn eru borin saman við hluthafaskrána á dskj. nr. 53, kemur í ljós, að Kristinn B. Gíslason er skráður fyrir hlut kr. 5.000, Einar Karlsson kr. 5.000, Helgi Eiríksson kr. 35.000. Á hluthafaskránni eru tveir Ólafar Guðmundssynir, annar með kr. 5.000 hlut, en hinn 40.000. Á hluthafaskránni er enginn Ólafur B. Guðmundsson. Þorvarður Guðmundsson er á hlut-

hafaskránni með kr. 5.000 hlut og Ágúst Bjartmarz einnig, hans hlutur er kr. 5.000. Ef lögð er til grundvallar fullyrðing af hálfu stefnanda um, að hreppsnefndarmaðurinn Ólafur Guðmundsson sé hluthafi í Skipasmíðastöðinni Skipavík h/f og miðað við, að hann sé sá hluthafinn með þessu nafni, sem meira hlutafé á, þá er samanlögð hlutafjáreign þessara manna kr. 95.000 af kr. 1.520.000, eða 1/6 hluti af samanlögðu hlutafé. Nöfn þriggja hreppsnefndarmanna, sem undirrituðu fundargerðina, eru ekki á hluthafaskránni. Það eru þau Ásgeir Ágústsson, Freyja Finnsdóttir og Jón Magnússon. Samkvæmt fundargerðinni var samningurinn samþykktur með 6 atkvæðum gegn einu. Ekki verður talið, að fjárhagslegir hagsmunir ofantalinna manna séu þess eðlis, að vanhæfi varði.

Um þá Ágúst Bjartmarz og Þorvarð Guðmundsson gildir það sama og hér að framan var rakið varðandi hreppsnefndarmennina, sem samþykktu leigusamninginn, þ. e. að ekki verður talið, að fjárhagslegir hagsmunir þeirra Ágústs og Þorvarðs vegna eignaraðildar þeirra að Skipasmíðastöðinni Skipavík h/f séu þeir, að vanhæfi varði.

Á þeim tíma, sem leigusamningurinn varð gerður, var Ágúst Bjartmarz framkvæmdastjóri Skipasmíðastöðvarinnar Skipavíkur h/f og oddviti Stykkishólmshrepps. Þorvarður Guðmundsson var á sama tíma í stjórn Skipasmíðastöðvarinnar Skipavíkur h/f og yfirverkstjóri hjá félaginu, jafnframt var Þorvarður í hreppsnefnd Stykkishólmshrepps. Í fundargerð hreppsnefndar Stykkishólmshrepps frá 15. des. 1970 kemur fram, að áður en Ágúst Bjartmarz vék af fundi, hafi hann gert stuttlega grein fyrir viðhorfum varðandi leigusamninginn. Áður en Þorvarður Guðmundsson vék af fundi, gat hann þess, að hafnarnefnd hefði unnið að miklu leyti að fyrirliggjandi samningi. Síðan ræddi hann aðstöðu til skipasmíða og kvað hana ekki góða.

Við athugun á því, hvort það eigi að varða riftun leigusamningsins, að þeir Ágúst Bjartmarz og Þorvarður Guðmundsson tóku þátt í umræðum í upphafi hreppsnefndarfundarins, þykir verða að líta til aðdraganda máls þessa. Í framlagðri fundargerð hreppsnefndar Stykkishólmshrepps frá 22. apríl 1966 kemur fram, að hreppsnefndin samþykkir, að Stykkishólmshreppur verði einn um stofnun fyrirtækis, sem hafi með höndum viðgerðir og nýsmíði skipa í dráttarbrautum hans. Þróun málsins varð síðar sú, að hreppurinn gerðist stofnandi að Skipasmíðastöð Stykkishólms h/f, sem keypti eigur Skipavíkur h/f, og eftir þau kaup

hét fyrirtækið Skipasmíðastöðin Skipavík h/f, þannig að með leigusamningnum selur Stykkishólmshreppur dráttarbrautir hreppsins á leigu til félags, sem hreppurinn á að tæplega 2/3, eða eins og að framan hefur verið rakið, kr. 1.000.000 af kr. 1.520.000 hlutafé.

Í framlagðri fundargerð hreppsnefndar Stykkishólmshrepps frá 14. febrúar 1970 kemur fram, að samþykkt var að fela sveitarstjóra að gera uppkast að samningi við skipasmíðastöðina um framkvæmdir í dráttarbrautinni og leigu og leggja fyrir hreppsnefnd. Undir þessa fundargerð rita: Jón Magnússon, Njáll Þorgeirsson, Ólafur Guðmundsson, Ingvar Ragnarsson, Einar Karlsson, Friðjón Þórðarson, Leifur Kr. Jóhannesson og Sig. Pálsson. Hann mun hafa verið sveitarstjóri á þessum tíma. Af ofantöldum mönnum eru þeir Ólafur Guðmundsson, Einar Karlsson og Leifur Kr. Jóhannesson hluthafar í Skipasmíðastöðinni Skipavík h/f, og er hlutafjáreign þeirra samtals kr. 20.000 eða kr. 55.000 eftir því, hvor af þeim hluthöfum, sem bera nafnið Ólafur Guðmundsson, átti sæti í hreppsnefndinni.

Þannig að hreppsnefndarfundur haldinn í febrúar 1970 samþykkti að fela sveitarstjóra að gera leigusamning, og svo samþykkti hreppsnefndarfundur 15. des. 1970 leigusamninginn, en hreppsnefndir þessar voru ekki skipaðar sömu mönnum að öllu leyti. Jón Magnússon, Ólafur Guðmundsson og Einar Karlsson sátu báða þessa hreppsnefndarfundi, að öðru leyti er ekki um sömu menn að ræða.

Þegar til þess er litið, sem hér hefur verið rakið, þá þykir það ekki eiga að varða riftun leigusamningsins, að þeir Ágúst Bjartmarz og Þorvarður Guðmundsson tóku þátt í umræðum á hreppsnefndarfundi þeim, sem samþykkti leigusamninginn.

Niðurstaða málsins verður því sú, að dómkröfur stefnanda verða ekki teknar til greina.

Eftir atvikum þykir rétt, að hver aðili um sig beri sinn kostnað af málinu.

Uppkvaðning dómsins hefur dregist nokkuð vegna páskaleyfis og mikilla anna dómarans, sem er Auður Þorbergsdóttir.

Dómsorð:

Stefndu, Stykkishólmshreppur, Skipasmíðastöðin Skipavík h/f og samgönguráðuneytið, skulu vera sýknir af kröfum stefnanda, Kristjáns Guðmundssonar, í máli þessu.

Málskostnaður fellur niður.